LA PIAZZA

DI

PIACENZA - STRADELLA

NELLA DIFESA

DELLA FRONTIERA NORD-EST DELL'ITALIA

PER

A. RICCI

COLONNELLO DI STATO MAGGIORE

ROMA TORINO FIRENZE

ERMANNO LOESCHER

1872.

AVVERTENZA

Questo scritto relativo alla *difesa territoriale dell'Italia* risponde ad un impegno contratto nella recente pubblicazione da me fatta di un altro, sullo stesso argomento.[1]

Ed ha lo scopo di meglio sviluppare un concetto poco più che incidentalmente toccato nello scritto ora detto.

Il concetto è questo. Propugnata la convenienza di erigere nella posizione di Piacenza-Bobbio-Stradella un grande campo di rifugio per la difesa della nostra frontiera nord-ovest, io esprimeva l'opinione che il campo stesso dovesse pure servire per la frontiera nord-est, ed ecco come riepilogava le mie idee in proposito:

« Quando la difesa venga a fallire sull'alto Po,

[1] **Appunti sulla difesa dell'Italia in generale e della sua frontiera nord-ovest in particolare.**

« occorre avere indietro un grande campo fortificato
« di rifugio che assicuri al difensore le comunica-
« zioni col Paese, durante il tempo necessario a
« trarne tutte le risorse possibili, e tentare quindi
« un ultimo sforzo.

« La posizione Stradella-Piacenza-Bobbio, che rac-
« chiusa fra il Po e l'Apennino possiede le migliori
« qualità difensive, e dominando le due rive del
« Po gode di una grande virtù offensiva, è la sola
« che soddisfi al problema. Conseguentemente do-
« vrebbe convertirsi in un grande campo di rifugio
« per la nostra frontiera nord-ovest. Le fortifica-
« zioni di Pavia, Pizzighettone e Cremona, ne sa-
« rebbero i naturali complementi.

« *La posizione stessa, completata da quella di*
« *Mantova-Borgoforte, soddisfacendo perfetta-*
« *mente ad identico ufficio per la frontiera nord-*
« *est, sarebbe errore crearne un'altra per questa.*
« *Costituendo infatti un solo campo di rifugio*
« *per le due frontiere del nord-ovest e del nord-est,*
« *è forse possibile, anche nelle strettezze finanziarie*
« *d'Italia, creare una di quelle grandi posizioni*
« *difensive-offensive che sono l'ultima espressione*
« *della moderna fortificazione. Ove se ne volessero*
« *creare due, riuscirebbero certamente ambedue*
« *insufficienti* ».

Ed è questo il concetto che intendo sviluppare in questo scritto, vale a dire che la piazza-posizione

di Piacenza-Stradella soddisfa perfettamente anche per la difesa della nostra frontiera nord-est.

Ma ciò non sarebbe bastato e bisognava fare un passo di più. Bisognava dimostrare cioè che nel rispondere a tale uffizio la piazza Piacenza-Stradella non sottostava a quella di Bologna che, autorevoli convinzioni, pregevoli scritti di recente pubblicati e, conviene pur dirlo, la maggioranza dei suffragii, indicano come il punto migliore di appoggio per la difesa di tale frontiera.

Tale è la ragione, tale lo scopo di questo nuovo scritto che io pubblico, sia in omaggio a quelle convinzioni stesse dalle quali dissento, sia a dimostrazione che le mie, forse erronee, dacchè non ho la ridicola pretesa della infallibilità, non sono però nè superficiali nè avventate.

A. Ricci.

Torino, 1° febbraio 1872.

I.

Se vi ha una frontiera la cui viziosa configurazione invochi l'applicazione di quella grande massima che *il miglior mezzo per difendere consiste nell'attaccare*, quella frontiera è certamente la nostra del nord-est.

Fa bisogno che io ne dica le ragioni? Occorre che io ripeta le note considerazioni sulla situazione che fa all'Italia quella grande piazza d'armi offensiva del Tirolo, che si proietta nel nostro territorio separando strategicamente dal resto del paese il Friuli ed una parte del Veneto? È necessario che io analizzi la ragione intima di quel sentimento, per cui non si può pensare all'eventualità di una guerra da quella parte, senza che istintivamente lo sguardo scrutatore corra a quella alta valle dell'Adige in cui, da quella dell'Inn e della Drava, affluiscono due linee ferroviarie e donde si può sboccare per tante direzioni nel nostro territorio?

Ma non è uno studio di operazioni offensive quello che forma il soggetto di questo scritto. In conseguenza, nel prendere atto di tale condizione di cose, ommet-

terò ogni considerazione in merito, e mi limiterò a ripetere che qui, più che mai, deve aversi presente quella *idea sottintesa* di ogni studio sulla difesa degli stati, che l'offesa è il migliore, ed anzi, prima o dopo, il solo efficace mezzo di difesa.

Aggiungerò inoltre come questo scritto, altro non volendo essere che uno studio comparativo delle due piazze di Piacenza-Stradella e di Bologna, in funzione della difesa della nostra frontiera nord-est, prescinderò in massima da ogni considerazione che a tale studio non si riferisca.

E quindi, senza svilupparne le ragioni, prenderò le mosse dalla affermazione, nella quale io credo di avere la maggioranza consenziente, che dovendoci tenere temporaneamente sulla difesa, essa non potrebbe essere portata più in là della zona di terreno che è compresa tra il Piave e l'Adige ove si tratti di difesa attiva, e dovrebbe essere tenuta su questa seconda linea fluviale ove si tratti di difesa passiva.

Onde poi lo studio comparativo che intraprendo avesse a riuscire, per quanto possibile, completo, mi parve che dovesse essere fatto sotto i seguenti rapporti che esprimono il filo logico del mio scritto.

1° Quello del concentramento dell'Esercito Italiano sulla nostra frontiera nord-est.

2° Quello della difesa attiva oltre l'Adige e sino a questa linea fluviale.

3° Quello delle operazioni difensive sulla linea dell'Adige e fra questa e l'una o l'altra delle due piazze in discussione.

4° Quello della difesa sostenuta nell'una o nell'altra delle due piazze stesse.

5° Finalmente quello dell'azione controffensiva, intrapresa più dall'una che dall'altra delle due.

E comincio dal concentramento.

II.

Se l'operazione di concentramento, che prelude alle ostilità, potesse essere considerata indipendentemente dal tempo che occorre per la sua esecuzione e dagli incidenti politico-militari che possono sorgere mentre si sta eseguendo, non vi sarebbe alcuna ragione, per cui, volendo fare uno studio comparativo di Bologna e di Piacenza-Stradella, in rapporto alla difesa della nostra frontiera nord-est, si avesse a cominciare dal considerare le due piazze in funzione del concentramento dell'esercito italiano su tale frontiera.

Ma la detta operazione essendo il secondo atto della mobilitazione, che oggidì si vuole rapida al massimo grado, e potendo anzi, quando che sia, trasformarsi da ultimo atto preparatorio della guerra, in primo delle sue operazioni logistiche; non si potrebbe, senza errare, prescindere dalla considerazione del tempo necessario a compierlo e dagli incidenti che potrebbero sopraggiungere a precipitarne la trasformazione da atto preparatorio in atto guerreggiato. È quindi opportuno nello studio comparativo che si intraprende pigliare le mosse da tale considerazione.

Io mi propongo, in conseguenza, di dimostrare per prima cosa, che il concentramento dell'Esercito italiano sulla nostra frontiera nord-est, onde rispondere alla condizione della massima celerità, deve *necessariamente* gravitare in maggiore misura (per precisare, nel rapporto di 2 : 1) intorno alla piazza di Piacenza-Stradella in confronto di quella di Bologna. — E che in conseguenza ove sorgesse un incidente ad impedire di compierlo sulla frontiera e dovesse portarsi sopra l'uno o l'altro di tali due punti, mentre

l'avere come perno di difesa la piazza di Piacenza-Stradella lascierebbe intatta la situazione militare, l'avere invece quella di Bologna potrebbe comprometterla seriamente a danno nostro.

III.

Per dare la dimostrazione ora accennata, non posso fare a meno di premettere alcuni dati sulla *potenzialità* militare delle ferrovie. E ciò è veramente necessario, dacchè le idee che si hanno, in generale, su tale argomento non mi paiono le più chiare. Sicchè capita ad ogni momento di udire a parlare di movimenti ferroviarii di *Eserciti*, ove si potrebbe a mala pena, nei limiti di tempo che sono indicati, far muovere una *Divisione*. La linea della Porretta è quella che, più sovente, ha il posto d'onore in queste operazioni taumaturgiche, mentre, e gli intelligenti della materia non avranno difficoltà a convenirne, è la linea che vi avrebbe diritto meno di qualunque altra.

Mi propongo però (mentre mi studierò di essere preciso) di entrare meno che è possibile nel campo intricato del tecnicismo, e prescinderò per conseguenza da tutti scrivere que' particolari che non sieno indispensabili per lo scopo che ho di mira con questo scritto e che, chiamati ad esame, invece di rischiarare la questione, finirebbero forse per renderla più oscura, col complicarla eccessivamente.

E procedendo a rovescio di ciò che si suol fare, comincierò da un'esempio.

Sia dato un corpo di esercito della forza di 30 mila uomini da trasportare per ferrovia da Livorno, ove sbarca, a Bologna, ove si vuole concentrare.

Presa come base una velocità media di 22 a 23 chil.

all'ora, occorrerebbero, anzitutto, per il percorso, circa *otto ore di tempo.* Ma il movimento non può compiersi con un convoglio solo, e si può ritenere che, in massima, per mille uomini, compreso il materiale ed i cavalli corrispondenti, occorrono due convogli *ordinarii*, ciascuno di 30 vetture ed una locomotiva a sei ruote accoppiate (240 tonnellate in media di peso). Nel caso concreto occorrerebbero quindi 60 di tali convogli per il trasporto del corpo di esercito. Ove di altro dato non si avesse a tener conto, non vi sarebbe in conseguenza che addizionare il tempo occorrente per il movimento successivo dei 60 convogli, con quello già detto del *percorso*, e si avrebbe il tempo richiesto per il movimento di concentramento.

Ma interviene un terzo fattore (e non è l'ultimo come dirò in seguito) ossia quello del tracciato della linea che si deve percorrere, fra i cui elementi emergono per importanza: 1° il numero dei binari; 2° le pendenze. Questi elementi hanno ambedue una massima influenza nel determinare e la quantità di convogli possibili, in un dato periodo di tempo, ed il *peso* dei convogli stessi; due dati che nel fondo non ne formano che un solo, ossia la *quantità* di forza trasportabile in un periodo di tempo determinato.

Facendo tutte le combinazioni mi pare che nel caso concreto si potrebbero presentare 4 casi.

1° Che il tracciato di tutta la linea Livorno-Bologna fosse uguale a quello del tronco Livorno-Pistoia (binario semplice e pendenze normali, cioè minori del 12 p.°/₀₀).

2° Che il tracciato di tutta la linea stessa fosse uguale a quello del tronco Pistoia-Bologna (binario semplice e pendenze eccezionali, cioè superiori al 20 p.°/₀₀).

3° Che il tracciato fosse quale è effettivamente, vale a dire a binario semplice ed a pendenze alternate, cioè parte normali e parte eccezionali.

4° Finalmente che in tutti e tre i casi precedenti in luogo di essere a binario semplice, l'intiero tracciato fosse a binario doppio.

Nel primo caso i convogli *ordinarii*, composti come ho detto poc'anzi, potrebbero circolare liberamente e ritenendo un circuito massimo di 24 convogli giornalieri, cioè 12 in andata e 12 in ritorno, occorrerebbero per l'intiero movimento: *Otto ore* per il percorso, 120 per la successività del movimento, e quindi in totale 128 ore.

Nel secondo caso i convogli ordinarii non potrebbero circolare, e sarebbe necessario spezzarli per metà, che è quanto dire, portarli da 60 a 120, per il cui movimento, fermi restando gli altri dati, occorrerebbero quindi 248 ore.

Nel terzo caso, siccome arrivando a Pistoia, bisognerebbe, se ordinarii, spezzare i convogli, sicchè il tempo guadagnato nel percorso Livorno-Pistoia andrebbe perduto per l'aspettare che dovrebbe far ivi la seconda metà di ogni convoglio (colla giunta probabile dei disordini e della confusione che, per l'ingombro, dopo qualche tempo ne sarebbero la conseguenza) tanto e meglio varrebbe iniziare addirittura il movimento con mezzi convogli e quindi il tempo occorrente per compirlo sarebbe come nel secondo caso, di 248 ore.[1]

Nel quarto caso finalmente si potrebbe, in massima, stabilire, che il movimento si compirebbe in metà

[1] Qualcuno dei miei lettori, supposto che ne abbia, ricorderà probabilmente ciò che avvenne nel concentramento del 1866 precisamente sotto questo rapporto. Per risparmiare della forza di trazione si fecero arrivare a Pistoia convogli ordinarii ed anche maggiori che colà giunti si dovettero spezzare, sicchè vi fu presto ingombro e conseguentemente confusione, la quale per poco divenne tale da obbligare a sospendere le ulteriori partenze verso Pistoia.

tempo, meno per quanto riguarda il dato del percorso, che è costante, e quindi in 68 ore nel 1° caso, in 128 ore nel 2° e 3° caso.

E qui, prima di formulare le conseguenze che derivano da quanto precede, ho debito di dichiarare, anche in base ad una riserva già fatta, che oltre i dati presi ad esame, altri ne concorrono a stabilire la durata dei grandi movimenti ferroviario-militari, ad esempio la stagione in cui sono eseguiti, la quantità di materiale da trasporto per uomini, cavalli e materiale di cui si dispone, il numero di locomotive su cui si può contare, il personale ambulante e di sorveglianza che si ha lungo le linee, il materiale fisso delle linee stesse, le facilità maggiori o minori per lo imbarco e sbarco ecc., dati tutti però che mi parve di poter ommettere come *fattori comuni* a tutti i casi contemplati, e quindi trascurabili per lo scopo che ho di mira mentre scrivo.[1]

V.

Quali sono le conseguenze che si possono dedurre, da quanto precede, sulla *potenzialità* delle ferrovie militarmente considerate?

---

[1] Colpito in modo speciale nel 1866 dalle difficoltà e conseguenti perdite di tempo a cui danno luogo le operazioni di imbarco e sbarco del materiale e cavalli nelle stazioni, coi mezzi ordinariamente ristretti che esse posseggono *ad hoc*, specialmente se di 2° o 3° ordine, io proponeva sino dal 1868 un modello di materiale speciale per imbarco e sbarco destinato a rendere nei grandi movimenti militari siffatte operazioni indipendenti dalle stazioni. Il modello proposto, studiato e notevolmente migliorato da una Commissione a ciò nominata, dopo una serie di esperimenti che ne dimostravano, almeno a detta di molti, la pratica utilità, veniva definitivamente fissato e costrutto e... la cosa finì lì senz'altro.

Eccole, se non erro:

1° La distanza a percorrersi essere, dentro certi limiti (che nell'alta e media Italia sarebbero difficilmente oltrepassati), il fattore che ha minore influenza sulla durata dei grandi movimenti militari.

2° La successività di movimento essere il fattore che ha l'influenza massima su tale durata.

3° Il fattore della successività del movimento dipendere dalla forza che si deve trasportare e dalle condizioni del tracciato (essenzialmente dal numero di binari e dalle pendenze).

4° In una linea, su cui deve effettuarsi un movimento, il tronco che ha minore potenzialità, essere l'espressione di quella della linea intiera per rispetto alla successività del movimento, e quindi alla sua durata.

5° La potenzialità relativa delle diverse linee potersi rappresentare col rapporto sufficientemente esatto di 4:2:1 secondo le seguenti condizioni di tracciato:

a) Linee a doppio binario e pendenze normali (4 di potenzialità);

b) Linee a doppio binario con pendenze eccezionali o a binario semplice, con pendenze normali (2 di potenzialità);

c) Linee a binario semplice con pendenze eccezionali (1 di potenzialità);

6° Il rapporto relativo ora detto potersi esprimere pure con molta approssimazione, con quello assoluto di un circuito massimo di 48:24:12 convogli ordinarii al giorno *in caso di concentramento.*[1]

---

[1] Prego il lettore di notare che ho messe in corsivo le parole *in caso di concentramento* che è quando, cioè, a tutte o a quasi tutte le linee si richiederebbe il massimo di lavoro utile. Per un movimento logistico invece, per il quale si potesse accumulare sopra una o due il materiale o di tutte o di molte delle

VI.

Si tratta ora di determinare, in base a quanto precede, la potenzialità ferroviaria che gravita intorno a Bologna ed a Piacenza-Stradella, per un movimento verso la nostra frontiera nord-est.

A Bologna fanno capo due linee, cioè, quella dell'Adriatico e quella della Porretta, le quali da tal punto o si confondono nella sola di Bologna-Padova o proseguono nelle due di Bologna-Padova e di Bologna-Modena-Mantova.

La *potenzialità* ferroviaria quindi che gravita intorno a Bologna, rapporto ad un concentramento sull'Adige od oltre, è rappresentata, in base a quanto precede: per la linea della Porretta da 1, e da 2 per quella dell'Adriatico; quindi da 3 in totale, o in altri termini, da un circuito giornaliero di 36 convogli, che è quanto dire, di 18 di trasporto utile per il *concentramento.*

Passano per Stradella-Piacenza, o nel raggio della sua azione strategica, tre grandi arterie indipendenti, ossia quella di Torino-Milano-Verona, di Savona-Alessandria-Pavia-Mantova, di Genova-Tortona-Piacenza-Modena-Mantova.

La potenzialità ferroviaria quindi che gravita intorno a Piacenza-Stradella, è rappresentata, sempre in base a quanto precede, da 2 per ognuna delle tre linee; quindi da sei in totale, o in altri termini, da

---

altre linee, il rapporto assoluto espresso in convogli cambierebbe, e così all'ingrosso ciò che sarebbe *circuito,* ossia movimento di andata e ritorno, e quindi utile solo a metà, si potrebbe convertire in movimento utile intieramente o solamente di andata.

un circuito giornaliero di 72 convogli, che è quanto dire di 36 di trasporto utile per il *concentramento*.

Avevo quindi ragione di affermare, sin dal n. II, che il concentramento dell'esercito italiano verso la frontiera nord-est, onde rispondere alla condizione della massima celerità, dovea necessariamente gravitare in maggior misura, e per precisare, nel rapporto di 2 : 1, intorno alla piazza di Piacenza-Stradella, in confronto di quella di Bologna. E che in conseguenza ove fosse sorto un incidente ad impedire di compierlo sulla frontiera, ed obbligare a farlo sopra l'uno o l'altro dei due punti, mentre l'avere come perno di difesa la piazza Piacenza-Stradella avrebbe lasciata intatta la situazione militare, l'avere invece quella di Bologna, avrebbe potuto comprometterla seriamente a danno nostro.

Difatti, il deviamento delle due grandi correnti di concentramento, che funzionerebbero una dall'ovest all'est, rappresentata da 6, e l'altra dal sud al nord, rappresentata da 3, mentre non presenterebbe guari delle difficoltà, se verso Piacenza, ne presenterebbe invece e delle ben gravi, se verso Bologna, dacchè la stessa linea che collega Bologna e Piacenza, dovrebbe nel secondo caso dare sfogo ad una corrente doppia di quella del primo caso.

La quale differenza ridonderebbe in ultima analisi a questo, che nell'un caso occorrerebbe almeno un tempo *doppio* che nell'altro; espressione ancora troppo vaga e che, se mi si vuole credere su parola, potrei precisare in un minimo di sette od otto giorni nel primo caso, e quindici o sedici nel secondo quando si dovesse tenere il movimento sulla destra del Po.[1]

---

[1] Non tengo conto delle varie linee trasversali di collegamento delle tre arterie principali che corrono dall'ovest all'est e

VII.

Ma, come si presentavano a me, nel fare questo studio, così potrebbero presentarsi allo spirito del lettore alcune obbiezioni, alle quali reputo quindi opportuno di andare incontro onde farne l'esame che meritano.

Sta bene che la potenzialità ferroviaria, che gravita intorno a Piacenza-Stradella, sia doppia di quella che gravita intorno a Bologna. Ma due, delle tre arterie di quella, facendo capo alla costa, cioè, a Genova e Savona, restano tutte le difficoltà dei trasporti per mare o altri onde alimentare, in tempo utile, il movimento da tali due punti. Se negassi che in questa obbiezione vi sia del serio, negherei semplicemente il vero; la obbiezione merita quindi di essere ponderatamente esaminata.

E, per dimostrare come e con quanta cura io abbia fatto questo esame, invito il lettore a prendere conoscenza dello specchio che fa seguito a questo scritto. In esso mi sono studiato di rendere nel modo più chiaro, che mi sia stato possibile, come si trovino distribuite nel paese le aliquote di concentramento, sia, nel momento attuale, *di fatto*, sia nell'ipotesi che si attuasse il concetto da me sviluppato nello scritto, al quale questo serve di complemento, di adottare, cioè, per l'Italia un ordinamento militare che rispondesse ai due requisiti di essere *regionale nelle forme e nazionale nello spirito.*

---

gravitano intorno a Piacenza-Stradella. Mediante esse vi sarebbe modo di parare sia a qualche inconveniente che potesse sorgere, sia ad un più rapido sgombro delle linee. La quale condizione mancherebbe affatto nel movimento che gravita attorno a Bologna.

Riducendo le dette aliquote al comune divisore di $^1/_{10}$ che in un caso corrisponderebbe a circa milioni 2 $^1/_2$ di abitanti, e nell'altro agli elementi necessarii alla costituzione di un corpo di esercito, è facile ricavare dallo specchio in discorso, questi dati riassuntivi:

1° Un decimo circa degli elementi da concentrarsi, quello rappresentato dalla zona A, essere già sul posto di concentramento; quindi nulla occorrere per esso;

2° I tre decimi, rappresentati dalla zona B e C, essere le aliquote, il cui concentramento graviterebbe naturalmente intorno a Bologna, ove per *ogni decimo* si avrebbe *uno* appunto di potenzialità ferroviaria;

3° I sei decimi rappresentati dalle zone D, E, F, essere le aliquote che graviterebbero, nel concentramento, intorno a Piacenza-Stradella, ove per *ogni decimo* si avrebbe pure *uno* di potenzialità ferroviaria;

4° Che dei sei decimi ora detti, 3 abbondantemente, cioè quelli della zona D, si trovano già a contatto delle ferrovie, sicchè il movimento potrebbe cominciare con essi, e durare per parecchi giorni, dando così tempo agli arrivi per mare, od altro mezzo di cui dirò, onde alimentarne il proseguimento dai punti di Genova e Savona;

5° Che dei tre decimi, da farsi arrivare ai punti di Genova e Savona, uno almeno, quello cioè rappresentato dalla zona E (a cui si potrebbe aggiungere in parte la guarnigione delle Calabrie, che appartiene alla zona F), dovrebbe ad ogni modo muovere per mare. Diguisachè, una volta a bordo, lo sbarcare tali elementi più a Livorno che a Genova o Savona non potrebbe più essere una questione;

6° Che le difficoltà, se veramente ve ne sono, si riducono ai due decimi (scarsi) della zona F per i quali si avrebbero disponibili ed i mezzi di trasporto

per mare e quelli della ferrovia lungo il Mediterraneo, che sarebbe disponibile, dacchè per alimentare il movimento da Pistoia verso il nord, sarebbero esuberanti le due linee di Siena e di Arezzo, vista la poca potenzialità della linea della Porretta, a cui fanno capo.

Ora, si crede che tra la marina mercantile italiana, che conta omai più di 100 vapori, ed è in via di largo sviluppo, e la marina militare (la corazzata esclusa), rappresentanti assieme circa 120,000 tonnellate di dislocamento, mentre ne occorrerebbero 50,000 al massimo, ed avendo per giunta il sussidio di una ferrovia, capace essa sola di far fronte a metà del trasporto, non si potrebbero far arrivare e con una relativa agevolezza a Genova e Savona gli elementi dislocati nella zona F, ed in tempo utile, per alimentare il movimento del concentramento?

In verità, che se ciò dovesse essere, dovremmo rinunziare all'idea di fare mai più qualche cosa e non ci resterebbe che raccomandarci a quella buona stella che ci aiutò sinora, adottando addirittura il fatalismo turco come principio della nostra scienza politica.

Chi volesse persuadersi, del resto, della facilità relativa che si avrebbe, a far passare per Genova e Savona il concentramento degli elementi della zona F, utilizzando contemporaneamente ed i trasporti per mare e la ferrovia del Mediterraneo, non avrebbe che a calcolare il tempo necessario ad eseguire lo stesso movimento, passando per Bologna, utilizzando unicamente le ferrovie. E non dubito di affermare, come convinzione acquistata dal calcolo fattone, che, si dovesse anche per portarli sull'Adige, far passare per Bologna gli elementi della zona F, si avrebbe la convenienza a farli transitare per Genova, ove si avrebbe una eccellente linea ferroviaria disponibile. E ciò, anche trascurando di tener conto che, nel caso

concreto di cui si discorre, la linea della Porretta sarebbe per molti giorni ingombra dai movimenti occorrenti per il trasporto degli elementi della zona G, quand' anche in parte deviati per Fuligno sulla linea dell'Adriatico.

È la quistione di sicurezza che si potrebbe sollevare? Io non lo penso in una guerra coll'Austria, dacchè, supposto pure che essa ci potesse contendere la padronanza dell'Adriatico, non credo che ci potrebbe mai contendere quella del Mediterraneo. —

Del resto, se un pericolo di questa fatta potesse avverarsi, la prima a risentirsene, sarebbe la linea dell'Adriatico, che rappresenta i due terzi della potenzialità ferroviaria, che gravita intorno a Bologna. Ma la questione non sta lì; essa sta nell'ammettere o meno la probabilità di un pericolo di questa natura, che per mia parte declino assolutamente. D'altra parte l'esperienza ne fu già fatta nel 1866, e devo confessare senza provarne nè rimorso nè vergogna, che incaricato a quell'epoca del concentramento dell'esercito, vi feci contribuire su larga scala i trasporti per mare nel Mediterraneo, senza che mai nè a me, nè ad altri venisse in mente, almeno per quanto mi consta, che vi potesse essere qualche pericolo.

Ora, dal 1866 in poi, la nostra marina militare si è accresciuta della *Roma*, della *Venezia*, della *Palestro* e della *Principe Amedeo*, quattro corazzate di primo ordine, e di altre si sta per intraprendere la costruzione.

Che avessimo fatto dei passi indietro? — Io non lo credo e non lo crederò mai, perchè se in una guerra coll'Austria, l'Italia non potesse contare sul Mediterraneo, vi sarebbe proprio da arrossire di essere italiani e dovremmo rinunziare ora e sempre di essere qualche cosa nel mondo.

VIII.

Sta bene che nel momento attuale si accentri intorno alla piazza di Piacenza-Stradella una potenzialità ferroviaria doppia di quella che gravita intorno a Bologna, con tutte le conseguenze che se ne vogliono trarre. Ma nulla esclude che un giorno o l'altro le cose possano cambiare in favore di questa. Allora Bologna rimanendo colla superiorità della posizione strategica che le dà l'*avere l'Italia dietro le spalle*, presenterà eguali o maggiori vantaggi che Piacenza, sotto il rapporto di potenzialità ferroviaria.

Sulla superiorità della posizione strategica di Bologna faccio le mie riserve, dovendone parlare in seguito; per ora mi limiterò ad esaminare che cosa vi sia di probabile in questa potenzialità ferroviaria avvenire che si spera in favore di Bologna.

Quel compianto e valente uomo del generale Fanti, le cui simpatie per Bologna sono note, e formano un argomento che è molto usato dai fautori di questa piazza, soleva dire che: *l'Apennino si dovesse listare di strade ferrate come il mantello di una zebra onde renderlo valido e sicuro mezzo di difesa.*[1]

Prego il lettore di notare quelli aggettivi *valido* e *sicuro*, i quali mi paiono un grande correttivo di quell'altra opinione attribuita all'illustre generale che: *non amava discutere sulla nostra difesa nazionale con chi, all'aprire di una carta del nostro paese, non ravvisava a primo colpo d'occhio in Bologna il perno della difesa dell'Italia.*[2]

---

[1] Lullè, *Le Strade Ferrate dell'Apennino.*
[2] A. G., *Bologna e l'Apennino nella difesa dell'Italia.*

Se si potesse scherzare, sarebbe il caso di dire che non potendosi troppo discutere con chi la pensa come noi, il compianto generale, a detta dei seguaci delle sue idee, non amava discutere con alcuno; ma non è qui il luogo di fare dei bisticci. Mi sia dunque permesso di conciliare le due opinioni del generale Fanti col dire, che fatto dell'Apennino *un valido e sicuro mezzo di difesa col listarlo di ferrovie come il mantello di una zebra*, Bologna, sarebbe stata, a suo avviso, *il perno della difesa d'Italia*. E certamente così formulata, la sentenza, senza essere vangelo come si vorrebbe che fosse, ha un valore che l'autorità dell'illustre generale contribuisce singolarmente a rialzare.

Ma questo *listamento-ferroviario* dell'Apennino è esso possibile? È esso probabile? Che noi soldati, amanti dell'arte nostra, ci palleggiamo delle ferrovie per il comodo delle nostre polemiche e dei nostri piani strategici può stare; è il fare dell'arte per l'arte, è vero, ma niuno ci scapita. Ma quando si tratta delle sorti del paese, è ben lecito, dirò meglio, è ben obbligo di rendersi conto, se certe ferrovie, che ci fanno tanto comodo per le nostre argomentazioni, abbiano o non abbiano probabilità di essere costruite.

La costruzione delle ferrovie è un fatto sempre economico, qualche volta è una speculazione di borsa, tale altra un fatto politico e vado sino a dire elettorale, ma un fatto militare, che io mi sappia, in Italia soprattutto, non lo fu mai, eccettochè nei patriotici desiderii di noi soldati.

Sinchè si tratti di qualche tronco di raccordo, di qualche doppio binario, di qualche piano scaricatore nelle stazioni, di dare ad una linea che si tratta di costruire, però sino ad un certo punto, una direzione più che un'altra, può essere che gli interessi militari siano ascoltati, e voglio ammetterlo anche

per l'Italia, per quanto non me ne sia mai accorto. Ma che si costruiscano delle linee, e delle linee così difficili, costose ed improduttive come quelle che attraversano l'Appennino, perchè sarebbero utili alla difesa del paese, io non lo credo, e se i partigiani della piazza di Bologna, riescissero a farmi vedere un miracolo di questa fatta; ebbene ne prendo quì impegno formale, passo armi e bagaglio nel campo loro e mi ascrivo anch'io alla scuola bolognese.

Ma andiamo pure a fondo nella questione, perchè è capitale. Per quanto io mi sappia di progetti per una nuova traversata dell'Apennino, che abbiano qualche probabilità di una più o meno lontana esecuzione, non vi è che quello fra Spezia e Parma. Chiunque abbia letto lo scritto che pubblicava in proposito il Torrigiani, in una delle ultime dispense dell'*Antologia*, non avrà potuto a meno di riconoscere che un certo avvenire può dirsi assicurato a tale linea. Ma essa aumenterebbe la potenzialità ferroviaria che sta in favore di Piacenza, non quella ohe milita in favore di Bologna.

Di altri progetti non ne conosco; almeno di tali che abbiano qualche probabilità di riuscita. Che Modena desideri la sua linea per la valle di Panaro o di Secchia si capisce. Che Forlì desideri la sua per la valle del Montone, e che altre città dell'Emilia nutrano eguali desiderii, si capisce pure. E così, che tutte si agitino per riuscire, e che Deputati ed aspiranti alla deputazione, ne facciano oggetto di discorsi e di scritti nei quali, non avendo spesso migliore argomento, ricorrano a quello della difesa del Paese, mettendo i proprii sotto il patrocinio degli interessi generali, è cosa naturalissima, che si è vista sempre da che esistono ferrovie e si vedrà sinchè ne esisteranno.

Ma vi è qualcuno il quale, in buona fede, possa

credere che quando non vi sia un interesse economico bene constato si costruirà una linea parallela ed a breve distanza da quella della Porretta?

La costruzione delle linee parallele è subordinata a leggi economiche che sono determinate, in fin de'conti, dal reddito che dànno le linee già esistenti; or quale è il reddito che dà la linea della Porretta? Ma se fosse una linea lucrosa, a quest'ora si sarebbe cercato di liberarla da quelle curve viziose che possono bene farne un lavoro monumentale come arte, ma ne fanno pure un povero tramite commerciale; e cambiatone in parte il tracciato le si sarebbe dato il sussidio di un secondo binario, ciò che ora è impossibile, nol permettendolo le numerose gallerie che furono tutte costruite per un solo binario.

Io lo domando ai più ottimisti in siffatte cose: tenuto conto del possibile movimento, e quindi del reddito possibile, non si potrebbe dire di avere raggiunto il *desiderato* massimo per il *listamento* ferroviario dell'Apennino, colla costruzione della linea Spezia-Parma e la sistemazione a doppio binario e con curve meno viziose di quella della Porretta?

Ebbene ciò fatto, e dubito che si arrivi così presto a vederlo, si avrà per Bologna una potenzialità ferroviaria come 4 e sarà portata ad 8 quella di Piacenza-Stradella, sicchè il rapporto sarà sempre di 2 : 1 in favore della seconda.

Si provi dopo ciò, chi può trovarvi interesse, a fare uno studio di concentramento per l'esercito italiano sulla Frontiera nord-est, e sarà, volente o no, obbligato a farlo passare in massima parte nel raggio di azione di Piacenza-Stradella, anzichè in quello di Bologna; a meno che ritornando ai buoni tempi antichi lasci le ferrovie da parte e intenda eseguirlo a tappe ordinarie.

X.

E si ammetta pure che per un tempo indeterminato sia necessario di far passare nel raggio d'azione di Piacenza-Stradella la parte maggiore dell'esercito italiano che dovesse concentrarsi verso l'Adige. Ma onde tale fatto possa acquistare il valore di un argomento determinante in favore di tale piazza, quale perno della difesa verso l'Est, dovrebbe supporsi che qualche incidente venisse o a pregiudicare, o ad arrestare a mezzo, l'operazione ed obbligare a fare il concentramento dietro il Po anzichè sull'Adige. Ora il subordinare ad un incidente possibile un affare tanto grave come quello della difesa, sarebbe opportuno? Sarebbe necessario?

Potrei, anticipando su ciò che dovrò dire più tardi, notare subito che se il fatto non potrebbe essere un argomento determinante sinchè si tratti di concentramento, potrebbe esserlo quando si trattasse di *ritirata*. Vale a dire quando l'esercito italiano obbligato a ripiegarsi, avrebbe tutto l'interesse a dirigersi su quel punto, ove i soccorsi potrebbero arrivargli con una celerità come 6 anzichè su quello ove non potrebbero arrivargli che con una celerità come 3. Ma di ciò più tardi.

Per ora mi sia permesso di esaminare la maggiore o minore probabilità degli incidenti che potrebbero sorgere durante il concentramento ed imporci di tenerlo più indietro della linea naturale su cui dovrebbe essere fatto.

Sono obbligato per questo a fare una breve escursione nel campo politico. Ma come si potrebbe trattare il problema della difesa isolandolo da quelli elementi che ne sono il vero substrato, e dal politico che conta primo fra questi?

Se ne dia la causa alle difficilissime e delicate condizioni politiche in mezzo alle quali si svolse il fatto del nostro risorgimento nazionale in questo decennio; si attribuisca a quelle lotte, senza scopo, in cui si sciuparono spesso i partiti politici in Italia i quali, non avendo che un solo e grande oggettivo comune, il più delle volte non riuscirono che a menomare, con esse, nel Governo quella libertà di azione, che è la base della forza nelle relazioni internazionali; si attribuisca alle strettezze finanziarie che a volta a volta si imposero alle esigenze politiche e le subordinarono a se stesse; si attribuisca alla posizione che ha il nostro Paese nell'economia dell'ordinamento politico europeo; si attribuisca finalmente a qualunque altra ragione, il fatto si è che dalla morte del Conte Cavour in poi entrammo in Italia in un periodo di politica irresoluta ed esitante la quale potè talora, è vero, impedire che ci impigliassimo in avventure pericolose e fu un bene; ma che ogni qualvolta si trattasse di dovere agire colle armi, ci porrebbe probabilmente nella situazione di essere prevenuti; e questo sarebbe un male.

Non ignoro che dal 1870 in poi le apparenze starebbero per un cambiamento nell'attitudine della nostra personalità nazionale ad affermarsi *ad extra*. Ma una crisi, una grande crisi politica non è ancora venuta, dalla quale ci sia dato di argomentare che, non i nostri uomini politici, non essendo una questione di persone quella che discuto, ma la nostra coscienza nazionale della quale sono essi, in fin dei conti, l'espressione, siasi tanto corroborata da potersi affermare più energicamente e risolutamente di ciò che abbia fatto sin qui.

Le abitudini non si spogliano così facilmente, tanto più quando il passato dà loro ragione e quanto più sono tenaci di loro natura, come quelle di politica

estera, alle quali quindi, soltanto un uomo, veramente superiore per carattere e per intelligenza, potrebbe essere capace di imprimere un nuovo indirizzo.

Si è per ciò che se una crisi politica avesse a presentarsi e tale da richiedere la nostra azione militare, vi è da scommettere cento contro uno che le titubanze, le incertezze e le ansie del passato si manifesterebbero nè più nè meno nell'avvenire. E non sarebbe il senso giusto della situazione che ci farebbe difetto, perchè in ciò, rendiamoci pure giustizia, fummo veri maestri sin qui; ma l'energia, ma la sicurezza, ma la risoluzione nel prendere un partito ed operare con calma sì, ma con ardimento ad un tempo, come si richiede, cioè, in uno stato che fa della politica propria e non deve sempre marciare a rimorchio degli altri.

E quali sarebbero le conseguenze derivanti da questo stato di cose sotto il rapporto della questione che sto studiando in questo scritto? Sarebbero queste, a mio avviso, che le disposizioni di mobilitazione si farebbero con tutta probabilità in ritardo, sicchè la possibilità di essere prevenuti negli armamenti possa essere ritenuto un fatto, che si produrrà novanta volte su cento e colle conseguenze che tutti conoscono, dopo i recenti esempii, ove non si provveda.

Nel caso concreto poi, tanto più trattandosi di una frontiera così aperta come quella che ci divide dall'Impero Austro-Ungarico, la probabilità di non poter fare a tempo il concentramento sulla linea dell'Adige od oltre, mi parrebbe tutt'altro che remota, sicchè l'avvisare al modo di farvi fronte non debba essere tenuta come una prova di prudenza eccessiva.

Non mi dissimulo che queste considerazioni non hanno altro valore che quello di meri apprezzamenti personali e sarei ben presuntuoso se intendessi che ne avessero uno maggiore. Ma esse esprimono qual-

che cosa che sento nell'intimo dell'animo e che è l'effetto di fatti, parte presenziati, parte conosciuti ben da vicino e del resto omai nel dominio storico, sicchè non è a stupire se per me, e forse anche per altri, le conseguenze che ne deduco abbiano un peso reale, e tanto degno di attenzione, da farmelo ritenere come un dato capitale nello studio delle nostre questioni militari, di quella soprattutto che ha fra esse il massimo carattere politico, ossia la mobilitazione ed il concentramento che ne è il suggello.

Termino con ciò di trattare la questione sotto il punto di vista del concentramento, per passare a considerarla, sotto quello delle operazioni possibili dell'esercito italiano oltre la linea dell'Adige.

X.

Sinchè l'esercito italiano fosse in grado di mantenersi in una posizione di difensiva attiva oltre la linea dell'Adige e ad una certa distanza da essa, la direzione della sua linea di ritirata, piuttosto verso Bologna che verso Piacenza, non potrebbe esercitare una grande influenza sulle sue operazioni. E la cosa mi pare chiara abbastanza, dacchè per raggiungere eventualmente sia l'uno che l'altro dei due punti, si dovrebbe sfilare per la stretta che è determinata dai piedi delle Alpi e dalla laguna veneta. Sicchè ove, al seguito di disgraziate operazioni, il nemico riuscisse a prevenirci a tale stretta, un disastro più o meno grave ne sarebbe sempre la conseguenza, fosse poi Bologna o Piacenza il punto che si fosse apprestato per raccogliere l'esercito che si ritira.

Ma dal momento in cui l'andamento delle operazioni obbligassero l'esercito italiano a retrocedere verso

la linea dell'Adige, la detta influenza comincierebbe a farsi sentire e vincolerebbe in misura sempre crescente la sua libertà di azione.

Senza entrare nell'apprezzamento delle varie combinazioni che potrebbero idearsi per la difesa attiva oltre l'Adige, come quelle che offrono un campo troppo vago e sono estranee d'altronde al mio soggetto, mi limiterò a far notare come il sistema stradale della zona di terreno compresa fra il Piave e l'Adige (è sempre il dato più sicuro per apprezzare un teatro di operazioni), si incanali, per così dire da Treviso in poi in due correnti ben distinte, che dai due punti principali degli assi delle correnti stesse, potrebbero chiamarsi una di Padova e l'altra di Vicenza. Ora, sinchè il percorrere l'una o l'altra delle due direzioni può essere l'effetto di un atto volontario dell'esercito difensore, nulla se ne potrebbe dedurre pro o contro Bologna o Piacenza, imperocchè è naturale che l'esercito il quale si ritira, avendo libera la scelta, percorrerebbe quella che presenta per lui maggiori convenienze. Ma quando il percorrere più l'una che l'altra delle due direzioni fosse l'effetto o di una manovra strategica nemica che avesse spostata un'ala del difensore o di una battaglia perduta o di altra causa che gli avesse tolto la libertà di azione, sicchè non fosse più un atto volontario, ma un fatto imposto dalle circostanze, egli è chiaro come in tal caso non sarebbe più indifferente l'avere per direzione di ritirata il punto di Bologna, anzichè quello di Piacenza.

Per chiarire meglio il mio concetto porrò le due ipotesi che maggiormente lo accentuano, e sono:

1° L'esercito italiano ha per punto di ritirata Bologna ed è rigettato su Vicenza dal nemico che occupa contemporaneamente Padova;

2° L'esercito italiano ha per punto di ritirata

Piacenza ed è rigettato su Padova dal nemico che occupa contemporaneamente Vicenza.

Per precisare subito la situazione delle due parti dirò, che nel primo caso l'esercito italiano, non potendo ritirarsi che per Mantova, disterebbe dal suo punto di ritirata di 200 chilometri, mentre il nemico disterebbe dallo stesso punto di 130 appena.

Nel secondo caso invece, mentre l'esercito italiano disterebbe dal suo punto di ritirata di 210 chilometri per Mantova e 250 per Ferrara, l'esercito nemico disterebbe dallo stesso punto di 200 per Mantova. Sol che, questa piazza non essendo in suo potere, si può dire che effettivamente ne disterebbe ancora di più.

Le conseguenze che si possono dedurre dalle cifre precedenti sono così chiare, che non credo possano occorrere dei ragionamenti per precisarne il significato.

Farò piuttosto una restrizione che varrà a dimostrare, come non sia mio intendimento di dare a tali cifre quel rigoroso significato che potrei essere tentato a dar loro ove non tenessi più a studiare conscienziosamente la questione, anzichè a darmi la ridicola compiacenza di avere ragione ad ogni costo.

E la restrizione è questa. È bensì vero che nel primo dei due casi l'esercito nemico, su 200, avrebbe 70 chilometri di vantaggio sull'esercito italiano: ma le distanze alla guerra, dovendosi valutare non dalla loro espressione aritmetica ma bensì dal tempo occorrente a percorrerle, nel caso concreto converrebbe tener conto di quanto ne occorrebbe al nemico per passare l'Adige ed il Po.

Ma reso questo omaggio al principio della lealtà che deve dominare sempre in una discussione e meglio ancora a quel rispettó della verità che deve esserne il principio informatore, resta pur sempre il fatto

incontestabile, che nel caso della ritirata su Bologna vi sarebbe un certo equilibrio fra le due parti, stando cioè, per una (il nemico) la brevità della distanza, colle difficoltà dei passaggi delle acque; e per l'altra (l'esercito italiano) la maggiore distanza, colla facilità del passaggio delle linee fluviali. Nel caso della ritirata su Piacenza invece la distanza essendo a poco presso eguale per le due parti, resterebbe intatto per l'esercito italiano il vantaggio del passaggio delle acque e per il nemico le difficoltà del passaggio stesso.

XI.

Qui mi nasce il dubbio che, agli occhi di qualcuno nel limitare, come hò fatto, alle due più salienti, le ipotesi a cui potrebbe dar luogo la ritirata dell'esercito italiano dall'est verso l'Adige ed oltre, abbia senza ragione, o forse per comodo della tesi che sostengo, ristrette di troppe le combinazioni possibili in questo teatro di operazioni.

Se questa osservazione mi fosse veramente fatta, risponderei che in generale in tutti i teatri di operazione, ma specialmente in quelli di limiti ristretti come è appunto il nostro che è compreso fra le ultime propaggini delle Alpi ed i lembi della laguna, vi sono pochissime linee magistrali che riassumono in se stesse tutte le combinazioni possibili, e che colte quelle si può dire le altre tutte vi sieno comprese. Il volere correre addietro a quella miriade di combinazioncelle, nelle quali se il nemico facesse questo e noi si farebbe quest'altro, e se il nemico girasse a destra e noi si girerebbe a sinistra e così via via, non è altro ai miei occhi che una ginnastica di strategia convenzionale che non potrebbe essere presa sul serio.

Può essere utile collo scopo di uno studio logistico, ed effettivamente percorrendo una zona determinata di terreno, studiare un problema strategico determinato ed esaurirne alcune delle combinazioni e tutte, se la cosa fosse possibile, analizzandone pazientemente l'esecuzione eventuale. Ma quando si tratta di apprezzare un teatro di operazioni per trarne dei criterii sulla sistemazione della difesa permanente del Paese, bisogna assolutamente attenersi alle linee magistrali che ne formano l'ossatura, colte le quali a dovere il resto verrà da sè, purchè alla mente che sa concepire, si accoppii, all'evenienza, la mano che sa eseguire.

E così è del teatro di operazione di cui si sta discorrendo. Che cosa rappresenta esso infatti? Una lunga stretta chiusa fra le Alpi ed il mare che ad un dato punto si risolve in un grande imbuto irregolare, che ha per base, all'origine, la linea Vicenza-Padova e, ove termina, quella di Piacenza-Bologna.

Non è egli chiaro che il punto di Piacenza trovandosi sul prolungamento dell'asse della stretta, ed alla estremità del lato più lungo dell'imbuto deve presentare per l'esercito che si ritira maggiori vantaggi di Bologna, situata in una direzione normale a quella della stretta ed alla estremità del lato più corto? Non è egli chiaro che la probabilità di essere staccato dall'una o dall'altra delle due direzioni deve essere maggiore nel secondo che nel primo caso e che per poco spostato dall'una o dall'altra, l'esercito che si ritira, avrà le maggiori difficoltà a rimettersi su di essa se si tratta di quella di Bologna, anzichè di quella di Piacenza-Stradella?

Ciò stabilito per bene, si architettino pure le manovre più ingegnose, si ricorra pure a tutti gli esempi più classici di Federico o di Napoleone. Che

potranno e le une e gli altri contro il fatto che 130 chilometri sono meno di 200, e che siccome di manovre e di esempi tutti ne possono combinare e trovare, il nemico come noi, non resti dopo fatte tutte le eliminazioni e depurazioni; in un caso, l'espressione *brutale* di 200 — 130 = 70, con il correttivo delle facilità da una parte e le difficoltà dall'altra del passaggio dell'Adige e del Po; e nell'altro quella, presso a poco, di 200 = 200 col correttivo stesso sempre a vantaggio della difesa?

Se le questioni di strategia, che in fin dei conti sono questioni più di buon senso che di altro, invece di affogarle in un mare di parole e di esempi storici, ai quali si finisce per far dire tutto ciò che si vuole, fossero esposte nei loro veri termini, che sono sempre semplici e chiari, io non dubito di affermare che si potrebbero rendere accessibili anche a quel pubblico colto che non ne fa studio speciale, ed i cui verdetti non sarebbero sempre i peggiori, checchè ne possano pensare gli strategici di professione, fra i quali sarei quasi tentato di mettermi anch'io.

Passo ora ad esaminare il periodo delle operazioni fra l'Adige ed il perno della difesa, vale a dire, Bologna o Piacenza-Stradella.

XII.

Ove le operazioni dell'esercito italiano tra l'Adige ed uno dei due punti di Bologna o di Piacenza si considerino non pregiudicate dai fatti, il cui apprezzamento formò soggetto del numero precedente, sicchè possano svilupparsi con piena libertà d'azione, non potrebbero dar luogo a speciali considerazioni donde si potesse concludere più in favore dell'uno che dell'altro dei due punti.

Forse si potrebbero fare delle riflessioni sulla breve distanza che separa Rovigo da Bologna, breve relativamente a quella tra Verona o Legnago e Piacenza, forse se ne potrebbero far altre sulle zone di terreno tagliate dalle due linee di ritirata e sulla influenza che possono avere, sulle operazioni in esse eseguite, la natura e la quantità delle strade, le ferrovie che vi si trovano, la direzione relativamente diversa della grande linea fluviale del Po e di alcuno dei suoi affluenti. Ma siffatte riflessioni, che fatti i compensi, non sarebbero certamente a pregiudizio della linea che fa capo a Piacenza, mi trascinerebbero in quel campo troppo vago della strategia congetturale, dalla quale, avendone detto il mio pensiero nel numero precedente, credo conveniente di prescindere, lasciando che il lettore, ove così gli piaccia, si formi quel concetto al riguardo, che lo studio di una buona carta o la conoscenza personale che può avere dei luoghi saranno per inspirargli.

Ma vi ha un punto che non potrei passare sotto silenzio e si è quello della parte importantissima che, nella zona di terreno compresa fra i quattro punti di Verona, Rovigo, Bologna e Piacenza, spetterebbe alla piazza di Mantova-Borgoforte, sull'utilità della cui conservazione e sistemazione vi ha un accordo quasi generale, a cui mi sono associato nel mio scritto precedente.

Il mio voto favorevole a questa piazza era motivato sulla considerazione che allorquando lungo una linea di ritirata si incontra un ostacolo trasversale, come quello del basso Po, e, si aggiunga, una combinazione di condizioni topografiche così favorevoli come quelle tanto note del Serraglio, in parte già completate da opere di arte, sarebbe un vero errore il non approfittarne, per guadagnare tempo, in un periodo di azione in cui il tempo è tutto. Ed a questo riguardo io di-

-ceva: il vantaggio di approfittarne è certo, i pericoli che ne potrebbero nascere, a star bene in guardia, possono essere in tempo utile evitati, dunque se ne approfitti.

Ma così scrivendo, la mia mente era rivolta a Piacenza-Stradella con cui la piazza di Mantova-Borgoforte si trova in comunicazione per le due rive del Po, sicchè, anche a voler fare all'esercito nemico la parte migliore, è difficile ideare come egli potrebbe improvvisamente rompere le relazioni fra le due piazze, ed avviluppare nella seconda l'esercito in ritirata che, nello scopo di guadagnare qualche giorno di tempo, vi si fosse temporaneamente arrestato.

Ma ove l'esercito italiano avesse per punto definitivo di ritirata la piazza di Bologna, può essere che il mio senso militare mi inganni, ma non esito ad affermare che l'ufficio della piazza di Mantova-Borgoforte non arrivo proprio a comprenderlo, e dirò anzi che lo comprendo in un senso così sfavorevole, da pensare che essa sarebbe un vero pericolo per la difesa.

Ed invero, quale potrebbe essere l'eventualità più grave in cui potrebbe trovarsi l'esercito che si ritira verso Bologna, se non quella di vedersene separato per l'intromissione del nemico fra esso e Bologna?

Ora a me pare che se vi ha modo di rendere probabile tale eventualità, si è quello appunto di arrestarsi in una piazza a più di 100 chilometri da Bologna e mentre il nemico che ha passato l'Adige si trova stabilito fra questa linea fluviale e quella del Po a poco più di 50 chilometri da Bologna stessa.

Vi ha, è vero, l'operazione del passaggio del Po che il nemico deve eseguire, e non è certo una facile operazione, ma si vorrebbe mettere fra le operazioni impossibili? Io non lo penso, dacchè noi stessi dimo-

strammo che non esiste tale impossibilità, tentando tale operazione nel 1866 e compiendola felicemente, con onore senza dubbio di chi la ideava e compiva, ma che appunto, coll'idearla, dimostrava di crederla, e col compirla, provava che essa era tutt'altro che una operazione impossibile.

Ma se il nemico tentasse il passaggio del Po, l'esercito italiano stabilito a Mantova-Borgoforte, potrebbe attaccarlo di fianco; e le conseguenze che si traggono da questa ipotesi è facile indovinarle.

Eccoci quindi ancora al solito ritornello, che se il nemico facesse questo e noi si farebbe quest'altro, ecc. ecc.

E se il nemico riuscisse a passare, e l'esercito italiano fallisse nell'impedire il passaggio? È anche questa una eventualità impossibile? Io non lo credo ed anzi, tutto ponderato, la riterrei nel caso concreto fra le più probabili, sicchè ho la convinzione che l'esercito italiano, oltre il danno gravissimo della separazione da Bologna, avrebbe quello per giunta di un nuovo insuccesso. Bel guadagno davvero!

Ma qui sento il bisogno di chiarire meglio il mio concetto e di fare a tale uopo una breve digressione sulle posizioni di fianco, delle quali in massima sono partigiano, ma non per sistema, bensì quando si verifichino certe condizioni che intendo appunto di formulare nel numero seguente.

XIII.

Un esercito che è sulla difesa, il quale, relativamente all'aggressore, prenda una posizione di fianco, non può credere con ciò di creare per il proprio avversario uno spauracchio che ne impedisca gli ulteriori

movimenti; imperocchè se ciò credesse si pascerebbe di un'illusione puerile. Ma bensì perchè conta di potere riprendere in tempo utile l'offensiva, ed in migliori condizioni strategiche di quelle in cui si troverebbe se, riprendendola, avesse a cominciare da un grande urto di fronte.

Spiegherò meglio il mio concetto con un esempio.

Nel mio scritto precedente mi occorreva di dire, che, indipendentemente da altre ragioni più largamente sviluppate in questo, ad un esercito nemico il quale fosse per passare il Po e dirigersi verso l'Apennino toscano ed oltre, io avrei preferito opporre, anzichè una resistenza di fronte a Bologna, dei forti di sbarramento sulla cresta dell'Apennino ed una minacciosa posizione di fianco a Piacenza-Stradella.

E perchè? Perchè nutriva, e nutro la convinzione, che, tutto calcolato, vale a dire il Po da passare, le naturali difficoltà dell'Apennino da vincere, i forti di sbarramento da espugnare e la distanza materiale da percorrere, per quanta diligenza il nemico vi potesse mettere, pur di metterne altrettanta da parte nostra, saremmo sempre in tempo a sboccare dalla detta posizione e non minacciarne soltanto, ma attaccarne effettivamente il fianco o le spalle, secondo che le sue operazioni avessero più o meno progredito.

La questione generale si trasforma quindi in una questione di tempo, che deve essere risolta con dati di fatto, variabili secondo le situazioni. Mi riservo di dare nel seguito di questo scritto quelli d'onde nacque in me, nel caso concreto, la convinzione a cui io accennava poc'anzi.

Ma rimane intanto che le posizioni di fianco sarebbero nè più nè meno che una manovra senza scopo, ben inteso a mio modo di vedere, quando non si avesse la speranza di utilizzarle, in tempo utile, come

punti di partenza più vantaggiosi e più sicuri per un ritorno offensivo.

Si vorrebbe ora affermare che l'esercito italiano, ritirato appena in Mantova, dopo aver dovuto rinunziare alla difesa della linea dell'Adige e forse dopo aver perduto una battaglia sulla linea stessa, sarebbe in grado, nei pochi giorni che potrebbero occorrere al nemico per preparare il passaggio del Po, in grado, dico, di sboccare da Mantova ed impegnare una battaglia offensiva per impedire i preparativi del passaggio stesso? Egli è forse per analogia di quanto ho detto sull'ufficio a cui dovrebbe adempiere la piazza di Piacenza-Stradella che s'intenderebbe di assegnare un ufficio identico a quella di Mantova?

Ma ciò sarebbe nè più nè meno che trascurare, nell'apprezzamento della situazione, *il dato di tempo*, quello cioè, che ne forma la vera caratteristica.

Ed invero, i soccorsi che l'esercito italiano potrebbe ricevere durante il tempo che il nemico impiegherebbe, a passare il Po, sforzare l'Apennino e percorrere la distanza che lo separa dalla valle dell'Arno, potrebbero anche alla lontana ragguagliarsi a quelli che potrebbero raggiungere lo stesso esercito nella ritirata dall'Adige a Mantova?

Per rispondere a questa domanda basta considerare che dall'Adige al Po corre poco più di una marcia ordinaria, e che la ritirata dell'esercito italiano sarebbe necessariamente contemporanea e forse anzi conseguenza del passaggio dell'Adige per parte del nemico, sicchè l'arrivo dell'uno in Mantova, coinciderebbe con quello dell'altro sul Po a valle di Mantova stessa.

Non vi ha dubbio che ove il nemico tentennasse fra l'Adige ed il Po e si lasciasse sfuggire l'iniziativa, o se, sapendo di dovere urtare contro i due fiumi

ora detti, avesse lasciato indietro i suoi equipaggi da ponte, se insomma queste ed altre ipotesi, le più convenienti per noi, fossero altrettante realtà, non vi ha dubbio, dico, che potremmo guadagnare tempo e tanto, forse, da rifarci, rinforzarci e riprendere l'offensiva.

Ma si è cullandosi di siffatte illusioni che si può menare a bene la guerra? Si è col prendere per fatti positivi le ipotesi che possono maggiormente convenirci, che provvederemo con discernimento e retto giudizio alle esigenze della nostra difesa territoriale?

Per apprezzare giustamente la differenza del valore strategico di Mantova-Borgoforte nel teatro di operazione di cui si discorre, secondo che Bologna o Piacenza-Stradella ne formassero il perno difensivo, non vi ha che supporre eseguito dal nemico quel passaggio del Po, a valle di Mantova, di cui ho discorso finora.

Or bene, non vi ha alcuno il quale vorrebbe contestare che mentre in un caso la situazione potrebbe essere gravissima, nell'altro sarebbe di poco mutata, per le relazioni fra la piazza di Mantova e l'uno o l'altro dei due perni difensivi. Che infatti, il nemico sia padrone di Ferrara e sarà finita per le relazioni fra Bologna e Mantova; che egli invece sia non solo padrone di Ferrara, ma di Modena ed anche di Parma stessa, e le relazioni di Mantova con Piacenza per Cremona, potrebbero dirsi, soltanto in quest'ultima ipotesi, appena minacciate!

Sicchè ciò che in un caso potrebbe essere il principio di un disastro (chiamerei disastro il fatto di un esercito italiano che, dovendosi ritirare su Bologna, se ne lasciasse separare ed immobilizzare in Mantova), nell'altro caso presenterebbe un'eventualità che senza essere indifferente, sarebbe ben lungi dal potersi dire sia il principio, sia l'accenno soltanto di una sventura.

E qui mi è forza di ritornare sul già detto. Lasciamo le manovre e le combinazioni ingegnose per gli studi logistici sul terreno e per il momento in cui si tratterà di operare; ma non le mettiamo mai come base del sistema difensivo di uno stato. Quando si tratta di questo, atteniamoci rigorosamente a quelle linee magistrali che accentuano il paese e ne sono, per così dire, la triangolazione strategica; linee che nel caso concreto sono di una chiarezza e di una semplicità senza pari.

Ed invero, si ha in un'ipotesi che Santa Maria Maddalena, Bologna e Mantova formano un triangolo stradale, in cui il lato minore (S. Maria Maddalena-Bologna) sta in favore del nemico, mentre i due lati maggiori (Mantova-S. Maria Maddalena e Mantova-Bologna) stanno contro il difensore, il quale ha però il compenso delle difficoltà che presenta al nemico il passaggio del Po.

Nell'altra ipotesi invece, i punti di Mantova e Piacenza formano, per Cremona, quasi una linea retta, che in linguaggio logistico sarebbe anche nel caso concreto la più breve distanza *stradale* fra i due punti. Tale distanza appartenendo intieramente al difensore, è evidente come stieno per lui tutti i vantaggi, quello sempre compreso della difficoltà che presenta per il nemico il passaggio del Po.

Si diano ora tali dati di fatto come substrato alle combinazioni e manovre eventuali, di cui Mantova potrebbe essere il centro di gravità nelle due ipotesi e si pongano l'intelligenza, l'energia, la maestria logistica come fattori comuni: poi si giudichi. Nel primo caso si avrà una di quelle situazioni oltremodo tese, che per poco potranno cambiarsi in un disastro; nel secondo caso invece, una situazione intatta e sicura, nella quale si potrà avere un'intera fiducia.

XIV.

Il funzionamento relativo di Bologna e di Piacenza-Stradella, nel periodo in cui l'esercito italiano si tiene sulla difensiva sull'uno o sull'altro dei due punti, onde rifarsi e rinforzarsi per passare al più presto possibile alla controffensiva, forma il punto capitale della questione. Ed invero il rispondere bene e sicuramente alle esigenze di questo periodo è, per me, la condizione, *sine qua non*, dell'esistenza di quelle grandi posizioni fortificate, di cui Bologna o Piacenza-Stradella sarebbero un esempio nell'economia del nostro sistema difensivo.

Ma per rispondere alle dette esigenze, le due note condizioni principali sono necessarie:

1° Offrire dei mezzi di resistenza tali, da potere tenere testa per un tempo approssimativamente determinato alle forze superiori del nemico;

2° Assicurare col Paese le comunicazioni più rapide e più numerose, sicchè il fatto dell'arrivo dei rinforzi e dei soccorsi si compia al più presto e più sicuramente che possibile.

La prima condizione è in gran parte la soluzione di un problema tecnico in funzione della topografia locale. Sicchè in questo scritto non sarebbe a considerare che sotto questo secondo termine, dacchè la scienza tecnica non abbia predilezione di luoghi, e si presti egualmente, ovunque le circostanze sieno favorevoli, alle sue applicazioni.

Ho indicato nel mio scritto precedente, e meglio che ho potuto, quali sarebbero le condizioni topografiche alle quali l'ingegnere militare dovrebbe applicare i mezzi dell'arte fortificatoria per costituire la piazza di Piacenza-Stradella.

Non so se sarò riuscito a persuadere molti di ciò di cui io sono profondamente convinto, vale a dire, che un grande campo di rifugio, elevato in tali condizioni topografiche, potrebbe riuscire ciò che di più solido si possa ideare in fatto di fortificazione. Però non si potrebbe pretendere che io facessi un progetto a tracciato e profili della piazza proposta, e ciò perchè nè lo saprei, nè sarebbe necessario.

Rimando quindi, senza più, a ciò che ho detto al riguardo nell'altro mio scritto.

L'imbarazzo mio sarebbe ancora maggiore se dovessi entrare in particolari sulla piazza di Bologna, dacchè la esistente vorrebbe essere rifatta, e se sta che un progetto esista a questo riguardo, io lo conosco soltanto per il poco che ne è detto nell'opuscolo: *Bologna e l'Apennino nella difesa d'Italia.*

Secondo ciò che si legge in questo opuscolo, le difese della piazza di Bologna sarebbero rappresentate verso l'Apennino da una linea che da Monte Capra salirebbe a quello delle Lagune, donde scendendo allo Stretto del Sasso salirebbe a Monte Sabbiuno sul contrafforte fra Reno e Savena, per discendere in questa valle e risalire a Monte Calvo ove terminerebbe.

Probabilmente si porterebbero anche le difese della pianura più lontane delle attuali, onde inchiudere in esse la ferrovia della Porretta che è ora affatto allo scoperto fra Casalecchio ed il ponte sul Reno, nonchè per guarentire la stazione che si trova troppo addossata alle fortificazioni, e non credo che si potrebbe portare più indietro. Ma, come dissi, non ho alcuna idea ben precisa di ciò che si sia progettato, e quindi non sono in grado di dirne altro.

Del resto questi particolari non sono nè punto nè poco necessarii per la questione che si sta discutendo, e mi contenterò quindi di proporre agli uomini tecnici

questo quesito: supposto risolto il problema strategico, pensate voi che gli ultimi speroni dell'Apennino, i quali vanno a sfumare nel Po fra Stradella e Piacenza e convergono nel punto comune di Monte Penice, presentino condizioni meno buone per costituire una grande posizione fortificata, di quelli dell'Apennino stesso che si proiettano nella pianura presso Bologna, e sono separati fra di loro dalle valli del Reno e della Savena?

Io credo che gli uomini tecnici ai quali si rivolgesse questa domanda, premessi i soliti *considerando*, finirebbero per concordare nell'opinione che, dati i fondi occorrenti, si potrebbe e nell'un punto e nell'altro costituire un grande campo di rifugio per l'esercito italiano, e che quindi per loro sarebbe una questione di denaro.

In conseguenza, senza entrare maggiormente in un paragone che, per mancanza di dati di una certa esattezza sui termini da paragonarsi, riuscirebbe ozioso, concluderò col dire, che quello dei due punti sul quale fosse possibile di impiegare una somma maggiore, finirebbe alla lunga per presentare migliori condizioni difensive. E per il problema posto in tali termini non ho che ricordare le conclusioni del mio scritto precedente, conclusioni che ho riportato in capo di questo.

Vi ha un rapporto però, sotto il quale è opportuno di studiare le condizioni relative delle due piazze, e si è quello della sussistenza delle numerose truppe che vi si potrebbero trovare raccolte, come pure degli altri servizi di equipaggiamento e munizionamento, loro occorrenti.

Non potrebbe mettersi in dubbio che, nel caso in cui il nemico arrivasse a contatto delle due piazze, tra guarnigione di milizie provinciali, ed esercito attivo, non vi si potrebbero trovare raccolti meno di

150 mila uomini, con non meno di 25 a 30 mila cavalli, che potrebbero elevarsi cogli arrivi dei rinforzi a 250 mila almeno i primi ed in proporzione i secondi.

Il servizio delle sussistenze di una massa così numerosa di uomini e di cavalli sarebbe opera tutt'altro che agevole; sicchè quando la piazza fosse tale da perdere facilmente le sue relazioni coll'esterno, o di vederle di molto ridotte, sarebbe un grave pensiero quello di provvedere in tempo.

Ora, qualunque sia l'opinione che si possa avere sul valore comparativo, strategico ed anche tattico, delle due piazze in discussione, non credo si possa esitare sul valore a darsi ad esse sotto il rapporto di cui si discorre.

Mi si dispenserà, io spero, dal ripetere i dati indietro stabiliti sulla potenzialità ferroviaria che gravita intorno alle due piazze e che come esprime la facilità dell'arrivo degli elementi combattenti, così rappresenta quella dell'arrivo delle derrate ed altre materie occorrenti.

Mi giova ricordare soltanto, che siccome l'investimento della piazza di Bologna sarebbe immediato dalla parte della pianura, vale a dire da quella donde essa potrebbe trarre in maggior copia le risorse annonarie, il suo vettovagliamento ecc., ridotto alla base della non grassa Toscana, sarebbe un'opera ben difficile, tanto più se non le restasse che la strada della Futa.

La piazza di Piacenza-Stradella invece conserverebbe, e per un tempo relativamente lungo, le proprie ed ottime relazioni ferroviarie con le provincie più ubertose e più produttive d'Italia, quali le Lombarde e le Piemontesi; e nelle condizioni di quelle della Futa, cioè per Torriglia, le sue relazioni con Genova potrebbero durare sempre.

Ora io penso che se sarebbe errore attribuire a queste

condizioni relative delle due piazze un'importanza eccessiva, perchè sarebbe questione di pensare a provvedere in tempo, meritano però di essere valutate, quanto meno in concorso colle altre di maggiore rilievo.

Ho finalmente espresso, nel mio scritto precedente, un dubbio relativo ad un appunto, che sentii fare più volte alla piazza di Bologna, per ciò che riguarda la deficienza d'acqua. Se tale appunto fosse fondato, in verità che sarebbe ben grave, quando si trattasse di 200 a 250 mila uomini e di 30 e più mila cavalli, che vi si potessero trovare raccolti nella stagione estiva.

Non volendo però affermare cosa di cui non sia ben sicuro, lascio, sotto forma dubitativa, l'appunto ora formulato che altri potrà constatare volendolo.[1]

XV.

Passo ora all'esame della seconda condizione, che è per me la capitale, ossia quella delle relazioni rapide e sicure fra le piazze in discussione ed il paese.

È questa una parte che ho già toccata nel mio scritto precedente; ma su cui, ciò che ho detto nel

---

[1] Chi ha letto il mio primo scritto ricorderà, probabilmente, l'osservazione che io facevo in esso, sulla povertà d'acqua dell'Apennino, fatto che aveva avuto occasione di constatare personalmente sulla strada della Cisa. Or bene, usciva contemporaneamente a quel mio, uno scritto di quell'eletto ingegno che è il conte St-Robert, in cui, discorrendosi appunto dell'Apennino, dettine appena i molti pregi, il chiaro autore subito aggiunge: *ma ciò di che manca è l'acqua!* Si noti che il St-Robert vede l'Apennino coll'occhio del *touriste*; che sarebbe del Generale il quale dovesse farvi muovere un centinaio almeno di mila uomini?

n° VI di questo, trattando del *concentramento*, mi pare che debba spargere una nuova luce.

Ed invero, fatta pure la supposizione, di cui dimostrerò fra breve l'insussistenza per quanto riguarda Bologna, che le due piazze potessero conservare, quando il nemico fosse giunto a loro contatto, le relazioni ferroviarie che hanno attualmente o possono avere in un avvenire prevedibile; la loro potenzialità relativa sarebbe espressa, per ora, da 3 per Bologna, e da 6 per Piacenza-Stradella, e da 4 per la prima, e da 8 per la seconda in un tempo più o meno prossimo.

Sol che una supposizione siffatta è assolutamente inammissibile per Bologna, perchè basterà l'atto di investimento, per farle perdere l'uso della ferrovia Adriatica, sicchè la sua potenzialità ferroviaria si vedrebbe ridotta da 3 ad 1, sino dal primo giorno in cui il nemico fosse giunto a suo contatto, e rimarrebbe quindi nel rapporto di $^1/_6$ con quella di Piacenza-Stradella.

E qui è opportuno il notare che se pure si listasse l'Apennino di ferrovie come il *mantello di una zebra*, secondo l'immagine così espressiva del generale Fanti, tale fatto per nulla cambierebbe la situazione di Bologna, investita anche solo dalla pianura. Infatti nè una ferrovia per la valle del Panaro o della Secchia, nè altra per la valle del Montone, potrebbero migliorare i rapporti di Bologna, investita, coll'interno del paese, dacchè gli sbocchi di tali ferrovie sarebbero in mano del corpo d'investimento, ed a linee trasversali, nell'Apennino, non è neanche il caso di pensarvi.

Ma, nell'altro mio scritto, esternai l'avviso che anche la linea della Porretta, per quanto di non molto aiuto, verrebbe a mancare di corto a Bologna, e dopo quella pubblicazione, non feci che riconfermarmi nella mia opinione.

È anzitutto evidente che nelle attuali condizioni della piazza, la linea della Porretta sboccando da Casalecchio, e mantenendosi, sin dopo attraversato il Reno, nel raggio dell'azione nemica, sarebbe perduta anche più presto della linea dell'Adriatico. Ma, si dirà: vi sono due modi per riparare allo sconcio. O quello di portar le difese della piazza sulla sinistra del Reno e coprire il tronco ferroviario Casalecchio-Ponte sul Reno, ovverosia fare eventualmente della stazione di Casalecchio, testa di linea, e preparare ivi a tale scopo tutto quanto possa occorrere. — Ammetto, anche senza eccezioni, sia l'uno che l'altro dei due mezzi, e su questo non eleverò più osservazioni, per quanto forse ancora se ne potrebbero fare.

Ma il pericolo più grave che io vedo, si è quello che sovrasterebbe alle linee stradali del Reno, per i tentativi che potrebbe fare il nemico, partendo dalle valli del Panaro e della Samoggia nella direzione di Vergato.

Non ignoro che le relazioni stradali fra le valli ora dette e quella del Reno, non sono ora le migliori; ma so pure che di comunicazioni ve ne esistono, e che vi sono dei progetti per strade rotabili, una delle quali ad es. legherebbe Guiglia a Vergato, fra i quali paesi in fin dei conti non corrono più di 19 chilometri.

Si vedrebbe proprio qualche cosa di straordinario nel fatto di un nemico, che utilizzasse la sua superiorità morale e materiale per tentare immediatamente una punta ad una marcia o poco più dalle proprie occupazioni, distruggere la ferrovia e stabilirsi alla testa delle valli dell'Anevo e del Vergatello, come una minaccia costante contro le linee stradali della valle del Reno?

Mi si dirà che la difesa della piazza, purchè fatta attivamente, potrà opporsi ai tentativi nemici, anche

a due marcie da Bologna. — Ma che vuol dir ciò? Vuol dire che la conservazione delle comunicazioni principali della piazza e della sola linea ferroviaria che le rimane, saranno subordinate alle eventualità di un combattimento, la cui importanza essendo capitale, il nemico farà del suo meglio perchè gli torni vantaggioso.

Quanto invece sono diverse le condizioni della piazza di Piacenza-Stradella, per la veramente eccezionale sua posizione, che partecipa ad un tempo dei vantaggi che offre l'Apennino e di quelli che presenta il Po!

Ed invero questa piazza ha quattro settori di azione esterna, così distinti, così indipendenti fra di loro, che è proprio difficile immaginare come potrebbero esserle tolti ad un tempo.

I quattro settori sono:

1° La riva sinistra del Po, su cui la piazza avrebbe azione per le sue teste di ponte e le fortificazioni di Pavia, Pizzeghettone e Cremona.

2° Il settore verso Bologna, compreso fra le ultime propaggini dell'Apennino ed il Po.

3° Il settore dell'Apennino, compreso fra le linee immaginarie Stradella-Genova e Piacenza-Spezia.

4° Finalmente il settore verso Alessandria compreso dapprima fra l'alta valle della Staffora ed il Po e quindi fra le ultime falde dell'Apennino ed il Po stesso.

Quale forza dovrebbe avere un esercito nemico per occupare tutti e quattro questi settori ed anche solo i due principali, quelli cioè verso Bologna e verso Alessandria? E supposta pure la cosa possibile, quanto tempo dovrebbe impiegare quando procedesse dall'est per intercettare il settore verso Alessandria?

Chi ha letto il mio primo scritto, ricorderà proba-

bilmente, che il movimento da Tortona o Voghera su Parma, solo a contare il tempo materialmente necessario per eseguirlo, richiederebbe un minimo di quindici giorni; è chiaro quindi che il movimento inverso non ne richiederebbe di meno.

Ora, che cosa rappresenterebbero quindici giorni di tempo (pur non contandone forse altrettanti che avrebbe impiegato l'esercito difensore nella ritirata dall'Adige su Piacenza per Mantova) quando si dispone di una potenzialità ferroviaria rappresentata da un minimo di 36 convogli di arrivo per giorno? Essi rappresentano più di 500 convogli che potrebbero essere diretti sulla piazza, che è quanto dire più di 250 mila uomini col relativo materiale e cavalli, senza nulla chiedere di veramente straordinario al servizio ferroviario.

Egli è evidente, ed è forse superfluo il dirlo, che non potrebbe essere mai il caso di un movimento così colossale, e che in conseguenza l'esecuzione di quello presumibile sarebbe largamente assicurata. Quindi prima che lo investimento della piazza potesse essere compiuto (ammessane la possibilità, che è almeno discutibile), l'esercito difensore potrebbe essere anche raddoppiato, e quando, ben inteso, il problema della difesa fosse stato sotto tutti i rapporti, ed in tempo, studiato, coordinato e risolto.

Dopo di ciò io non dubito di chiederlo a chicchessia: preferireste avere per perno della difesa una piazza, ove prima del suo investimento potrebbero arrivare per uno spazio minimo di quindici giorni almeno 36 convogli giornalieri, e portarvi nelle 24 ore sino a 20 mila uomini col materiale corrispondente, o un'altra ove, a pari condizioni, non potrebbero arrivare che sei convogli giornalieri, o, ciò che fa lo stesso, dodici dimezzati, e portarvi 3 mila uomini circa; col dubbio ancora (che è certezza per me), di perdere

quanto prima quell'unica ferrovia che vi fa capo? Or bene, la prima è la piazza Piacenza-Stradella, e la seconda è quella di Bologna: scegliete.

XVI.

Ma ove la superiorità della piazza di Piacenza-Stradella si farebbe ancora più manifesta, sarebbe in quel punto in cui l'esercito italiano rifatto e rinforzato passerebbe dalla difensiva all'offensiva.

Per chi ha letto il mio primo scritto, è superfluo che io noti quale importanza abbia per me questo fatto, imperocchè più ci penso e meno arrivo a comprendere, nelle condizioni odierne dei popoli e degli eserciti, l'azione difensiva altrimenti che come un atto temporaneo di breve durata e come un'ultima preparazione all'offesa. Non ignoro, già lo scrissi ed è qui l'occasione di ripeterlo, che questa idea fondamentale e *sottintesa* di tutto quanto ho detto sulla difesa del nostro paese, per quanto già si faccia strada nell'animo di molti, non è divisa da tutti, ed anche da tali il cui nome solo vale un argomento.

Infatti per parecchi uomini del nostro esercito dotati di dottrina e nutriti di studii, la possibilità di perdere la linea dell'Adige, quindi quella del Po, poi l'Apennino e così di seguito, è una possibilità non solo, ma è nè più nè meno che un fatto ordinario della difesa dell'Italia.

Da tutto quanto precede in questo e nell'altro mio scritto risulta nel modo più esplicito, come io non creda a tale possibilità, e già ne dissi alcune delle ragioni; ma la verità avendo molteplici faccie, così mi riservo, prima di porre termine a questo scritto, dirne ancora altre a complemento di quelle già dette; nè crederò dopo ciò di avere esaurito l'argomento.

Ma infrattanto si comprenderà agevolmente come la virtù offensiva della piazza di Piacenza sia la qualità che la mette ai miei occhi nel posto più eminente.

Suppongasi invero che, avuto tempo e modo di rinforzarsi (superando tutte le difficoltà delle poche e malagevoli relazioni che gli sarebbero rimaste col resto del paese e quelle di far vivere per un tempo relativamente lungo, ed in uno spazio relativamente ristretto 200 mila uomini almeno e 30 o 40 mila cavalli), l'esercito italiano investito in Bologna, volesse passare dalla difensiva all'offensiva. Il primo suo atto sarà necessariamente una grande battaglia offensiva, con truppe provate sino a quel giorno dalla fortuna avversa, e in un terreno che il nemico si sarà accuratamente preparato. Supposto poi che egli riesca, si troverà il Po di fronte, quindi l'Adige, tutti ostacoli che dovrà sormontare a colpi di vigore, dacchè la ristrettezza del teatro di azione escluda quasi la possibilità di ogni specie di manovra; data quindi la fortuna sempre a lui propizia, sarà una lotta corpo a corpo, rinnovata ogni giorno e tale da mettere a cimento le truppe anche più solide. Poniamoci invece nella stessa situazione a Piacenza-Stradella e delle due una: o il nemico si sarà diviso sulle due rive del Po, ed ecco la possibilità di averne di fronte soltanto una parte delle forze nel primo scontro; o il nemico si troverà concentrato sopra una delle due rive, ed ecco la possibilità di sboccare, spiegarsi, far prendere animo alle truppe e manovrare all'aperto prima di venire ad un urto decisivo.

Che se si sarà fatto abbastanza in tempo da impedire la caduta della piazza di Mantova-Borgoforte, lasciata nel ritirarsi alla propria guarnigione, i risultati della controffensiva, se felici in principio, potrebbero essere anche decisivi.

Ma fedele alla massima di non impigliarmi nello sviluppo delle molteplici combinazioni a cui potrebbe dar luogo una situazione, quando sia bene determinata nei suoi elementi, mi accontento di affermare il fatto, che la piazza Piacenza-Stradella, per la sua giacitura a cavallo del Po, ha una virtù offensiva che manca affatto a quella di Bologna, donde non si può sboccare che sopra un fronte relativamente ristretto, quello cioè, che è rappresentato dal contorno delle sue fortificazioni di pianura.

XVII.

Considerate le due piazze di Bologna e Piacenza-Stradella sotto il rapporto della rispettiva attitudine offensiva, avrei esaurito il còmpito che mi era proposto in principio di questo scritto.

Ma vi ha un argomento, spesso accampato in favore di Bologna, non ben definito è vero, anzi piuttosto vago che no, argomento che non saprei come formulare, altrimenti che citando nuovamente le parole attribuite al Generale Fanti che: *non amava discutere sulla nostra difesa nazionale con chi, all'aprire di una carta del nostro paese, non ravvisava a primo colpo d'occhio in Bologna il perno della difesa d'Italia.*

Sarebbe dunque la posizione geografica di Bologna che formerebbe il fondo del argomento, quella posizione, come da alcuno si aggiunge, che le pone *l'Italia peninsulare dietro le spalle*, ed eventualmente quindi un'indeterminata profondità di linea di ritirata, accentuata da eccellenti e classiche posizioni difensive lungo il versante Mediterraneo dell'Apennino.

È giunto quindi il momento di esaminare questo argomento, sul quale, se il lettore si ricorda, preceden-

temente in questo scritto, io mi riserbavo di portare la discussione. Ed a ciò mi sento tanto più tenuto che in un mio lavoro pubblicato nel 1862 (*Introduzione allo studio dell'arte militare*) io poneva e sviluppava largamente come base cardinale della gran guerra, il principio: essere due gli elementi che in essa concorrono; l'esercito che la fa ed il paese che alimenta l'esercito.

Sicchè ove non discutessi a fondo l'argomento, potrei sembrare in contraddizione meco stesso, e chi sa che tale appunto non mi sia stato già fatto. Guardiamolo dunque in faccia, e discutiamo questo ultimo e capitale argomento.

Anzitutto mi pare giusto il dire, che ove fossi riuscito a provare, essere *effettivamente* la piazza di Piacenza-Stradella quella che, nell'eventualità di una guerra coll'Austria, si troverebbe in migliori relazioni col paese, onde riceverne soccorsi, se ne dovrebbe dedurre che non potrebbe esserlo meno, per il caso in cui l'esercito in essa raccolto avesse a ritirarsi nel paese stesso, onde prolungarvi la lotta.

Potrei quindi aggiungere, che quando la partita fosse così pregiudicata da dovere rinunziare all'ultima difesa di Bologna, troverei delle difficoltà a rendermi conto del modo con cui potrebbe effettuarsi la ritirata al di là dell'Apennino, con tutta probabilità avendo perduta la valle del Reno e non possedendo che la strada delle Filigare, per giunta con un nemico di fronte che i fatti anteriori, e questo stesso decisivo dell'abbandono di Bologna, dimostrerebbero di una tale superiorità morale e materiale che a supporlo incalzante ed audace non vi sarebbe alcuna esagerazione.

Ma la questione per me sta in termini ben diversi, e mi affretto quindi a portarla in quello che mi pare il suo vero terreno.

È un concetto assai generalizzato, per quanto non ne sia ancora bene definito il vero significato, che le ferrovie trasformarono, e tendono a trasformare sempre maggiormente, il modo di far la guerra. E ben s'intende che si parla delle sue modalità generali, di quelle cioè che chiamerei le linee magistrali del fatto, preso nella sua espressione più lata.

Aggiungerò, per mio conto, che ad apprezzare convenientemente tale fatto, parmi necessario considerarlo combinato con un altro, quello cioè dell'enorme sviluppo dato agli eserciti d'oggidì, per cui in quella parte di essi che si chiama di 1ª linea, è per poco compresa tutta la parte valida del paese.

Sia pur dunque che i grandi principii della guerra non mutino mai e che da Annibale a Napoleone tutti i grandi Generali abbiano sempre praticati gli stessi, che si possono riassumere in ben poca mole, e forse in questo assioma soltanto che: bisogna fare al proprio avversario il maggior male possibile col minimo dalla parte propria.

Ma col palleggiarsi continuamente queste od altre simili verità e dimostrarle colla storia di tutti i tempi, non si fa, a mio modo di vedere, che dimostrare ciò che è evidente da per sè; colla qual cosa non intendo punto di dire che non si faccia opera proficua; ma bensì che l'arte della guerra e la contemporanea soprattutto, non si potrebbe fare con ciò solo progredire di molto. Imperocchè sia stata la scelta e l'uso dei mezzi per incarnare quei principii che fecero la gloria di quei grandi uomini, mezzi che furono; in gran parte, diversi secondo le epoche in cui vissero, sicchè fu il merito loro di averli conosciuti prima, ed utilizzati poi.

Nel momento attuale si tratta quindi di studiare e definire bene quale sia la trasformazione che questo nuovo e potentissimo mezzo di azione, rappresentato

dalle ferrovie ed anche dalla navigazione a vapore, coordinato a quello della nuova costituzione degli eserciti, debba produrre nella guerra, e lo ripeto, nelle sue grandi modalità, di cui la difesa degli stati è una delle principali.

Ora parmi un punto saliente di siffatta trasformazione questo, che se prima era razionale per un esercito il ripiegarsi, in date circostanze, molto addentro nel paese onde andare incontro alle risorse in personale e materiale che questo poteva ancora apprestargli, dal momento in cui tali risorse possono venire all'esercito stesso e con una rapidità che ha veramente del prodigioso, si trovi, di sua natura, eliminata la convenienza di quei prolungati e metodici movimenti di ritirata, che sfibrano gli eserciti, demoralizzano le popolazioni, ne lasciano in preda al nemico tanta parte e nel caso concreto lascierebbero le provincie più ricche ed ubertose dell'Italia a sua discrezione.

Se una volta, per raccogliere i rinforzi del paese sarebbe stato necessario retrocedere ad es. sino sull'Arno ed anche sul Tevere, perchè la distanza a percorrersi da quelli, rendeva impossibile il loro arrivo, in tempo utile, sopra un punto più avanzato della difesa, sarà ancora necessario oggidì, quando per recarsi ad es. da Napoli a Piacenza, essi impiegherebbero minor tempo di quello che ne avrebbero impiegato una volta per recarsi da Pistoia a Bologna?

Io mi chiedo in conseguenza: quale interesse vi potrebbe essere per l'esercito difensore a retrocedere per cercare dei rinforzi, che può molto più celeremente chiamare a sè sul Po o sull'Apennino?

Sarebbe perchè l'Apennino centrale offra migliori posizioni del settentrionale? Perchè gli elementi che non sarebbero in grado di difendere una piazza come quella di Bologna o di Piacenza-Stradella (chè in

questo la cosa sarebbe identica per le due) ne difenderebbero meglio una a Perugia, a Fuligno o a Terni?

E qui si presenta un secondo fatto, che deriva dalla combinazione della potenzialità ferroviaria coll'enorme sviluppo dato oggidì agli eserciti di 1ª linea. Ed il fatto si è, che con questa facilità di trasporto, per cui i concentramenti si fanno così rapidi ed in proporzioni che or non ha guari si sarebbero detti impossibili, e per cui le riserve utili del paese affluiscono così celeremente in avanti, ove si retrocedesse sul paese, lo si troverebbe esausto di tutto ciò che è veramente valido. Quindi quel tanto che rimarrebbe, sarebbe una ben povera risorsa per ristabilire la fortuna delle armi.

In conseguenza, quando affermava nel mio primo scritto, e ripeteva poc'anzi in questo, di non credere più possibili oggidì quelle lotte ad oltranza, che consistono in una prolungata ritirata disputando il territorio palmo a palmo, non affermava soltanto una convinzione inspiratami e dalle condizioni generali morali ed economiche della società moderna e da quelle speciali dell'Italia, ma mi inspirava altresì a questa facilità di affluire che ha l'elemento valido del paese verso la frontiera. Dal qual fatto deriva quel rapido esaurimento delle sue forze vive, che frustrerebbe ogni speranza, che si potesse avere, di ritrovare, retrocedendo su esso, una forza che, avendo già data, sarebbe incapace di dare un'altra volta.

Ma se gli elementi buoni e validi dell'esercito di 1ª linea li avrete già messi alla prova sull'Adige e sul Po, e se i migliori di complemento li avrete già utilizzati ai piedi dell'Apennino, in una delle più belle posizioni militari immaginabili ed a cui l'arte avrà aggiunti tutti i suoi sussidii; che andrete a cercare nel centro del paese? Saranno o una nuova leva od alcune vecchie classi di 1ª e 2ª categoria, che trarrete

dalle milizie provinciali per versarle in quadri decimati e demoralizzati, saranno, dico, questi i mezzi coi quali rileverete la fortuna d'Italia?

No. Abbandoniamo assolutamente queste pericolose illusioni, e persuadiamoci che l'enorme sviluppo dato agli eserciti di 1ª linea, e la facilità di fare affluire verso essi tutto ciò che resta di valido e di veramente utile nel paese, rende fatalmente decisivi i fatti che hanno luogo sulle frontiere o a breve distanza da esse; donde nacque quella sentenza: che le guerre oggidì devono essere corte e grosse.

Se le guerre ad oltranza difendendo il paese palmo a palmo, come si difendevano una volta le piazze forti, non sono più nello spirito dei tempi e nell'indole della società moderna, vi ha una ragione profonda che sta a giustificazione di un fatto, il quale altrimenti getterebbe il disdoro sull'epoca nostra. E la ragione si è, che gli immensi eserciti d'oggidì e la facilità di far arrivare in loro aiuto tutta la parte vitale del paese, esauriscono presto le forze di questo, sicchè quando esso si accascia sotto i rovesci e si mostra tanto facile a subire la legge del vincitore, gli è perchè si sente esausto, ha la coscienza che il lottare più a lungo sarebbe fare degli inutili sacrifizi di sangue e di sostanze; gli è finalmente perchè l'istinto gli dice che, senza salvare il presente, potrebbe compromettere seriamente l'avvenire, col fare l'*eroica follia* di prolungare una guerra impossibile.

In conseguenza stesse pure per Bologna una superiorità di giacitura strategica, che è, per me, di sola apparenza, perchè il paese è veramente dietro a quel punto con cui ha relazioni più rapide e più sicure, tale superiorità non avrebbe omai una grande importanza sotto altri rapporti, quello compreso di cui ho sinora discorso.

Io penso che la questione trattata sin qui potrebbe ridursi ad alcuni dati di fatto, approssimativi, è vero, ma atti quanto meno a dilucidarla.

Supposto che, o per una battaglia perduta sull'Adige, o per una serie di parziali insuccessi, l'esercito italiano fosse obbligato a ritirarsi da tale linea fluviale, la distanza che lo separerebbe dal campo di rifugio apprestatogli, sarebbe per Bologna metà circa che per Piacenza-Stradella, cioè di 4 a 5 marcie in un caso e di 8 a 10 nell'altro.

Supposto poi che, investita l'una e l'altra delle due piazze sulla destra del Po, il nemico mettesse eguale impegno ed energia per tagliare loro le comunicazioni ferroviarie, per la valle del Reno all'una, e per quelle della Scrivia, della Bormida e del Tanaro all'altra e che riuscisse, sarebbero da 3 a 4 giorni che potrebbero occorrere nel primo caso e da 15 a 20 nel secondo.

Quindi, tutto calcolato, mi pare se ne possa dedurre essere necessario, per togliere a Piacenza-Stradella le comunicazioni ferroviarie, un tempo pressochè triplo di quello che occorrerebbe per Bologna, sicchè calcolando per questa da 12 a 15 giorni, ne occorrerebbero per quella da 30 a 40 almeno.

Ora senza arrestarmi alle conseguenze, che potrebbero dedursi da tali dati, sul valore rispettivo di Piacenza-Stradella e Bologna, mi limiterò a prendere atto di quelli che riflettono la prima, e nella loro espressione assoluta, anche limitata al minimo di 30 giorni, per maggiore sicurezza di essere nel vero.

Ed affermo che quanto l'Italia non potrebbe far arrivare su Piacenza-Stradella in tale spazio di tempo, non lo farebbe arrivare mai, perchè delle due una:

O non lo avrebbe;

O lo avrebbe in mani inette.

Trovi la differenza e deduca le conseguenze chi vuole.

XVIII.

A seconda di ciò che ho fatto nel mio scritto precedente, riepilogherò ora, in alcuni punti bene accentuati, quanto ho detto in questo sul valore relativo delle due piazze di Piacenza-Stradella e Bologna, in funzione della difesa della nostra frontiera nord-est.

1° Le grandi piazze di rifugio, della natura di quelle che formano il soggetto di questo scritto, possono essere considerate sotto tre rapporti:

O quello dell'ultima preparazione della guerra, vale a dire il concentramento, e per la ragione che tale atto potrebbe, da un momento all'altro, convertirsi da ultimo preparatorio in primo atto logistico della campagna;

O quello delle operazioni difensive, delle quali rappresentano il punto di appoggio lontano, e possono diventare, prima o dopo, il campo stesso dell'azione;

O quello delle operazioni controffensive alle quali possono servire di punto di partenza e senza le quali la difesa sarebbe, nè più nè meno che un atto senza scopo.

2° Sotto il rapporto del concentramento, il dato predominante oggidì si è quello della *potenzialità ferroviaria*, che avrebbe, nel caso concreto, per centro di gravità l'una o l'altra delle due piazze in discussione.

Essa è, relativamente, di *sei* per Piacenza-Stradella, di *tre* per Bologna ed in un avvenire più o meno prevedibile potrebbe essere di *otto* per la prima e di *quattro* per la seconda. Nei due casi, il rapporto sarebbe sempre *come due ad uno*.

3° In tali condizioni di fatto, ove per un errore

politico che si imporrebbe all'azione militare, o per altra circóstanza, il concentramento dovesse farsi dietro il Po, cioè sopra l'uno o l'altro dei due punti in discussione; se su Piacenza-Stradella, occorrerebbe metà tempo che su Bologna, perchè la stessa linea ferroviaria dovrebbe, nel secondo caso sopportare il deviamento di una corrente di concentramento, doppia di quella che nel primo caso.

4° Piacenza-Stradella, a distanza dall'Adige doppia di quella a cui se ne trova Bologna; a cavallo del Po, di cui domina le due rive, mentre Bologna non ha che un'azione limitata sulla riva destra; sul prolungamento della linea di ritirata Vicenza-Mantova e Padova-Mantova, mentre Bologna si trova in direzione ad esse normale, offre un campo molto più fecondo e sicuro alle operazioni difensive, dall'Adige indietro, di quello che lo offra Bologna.

5° L'esistenza della piazza Mantova-Borgoforte, chiamata ad avere una parte importantissima nelle operazioni ora dette, se è logica e di una utilità evidente, quando si abbia per base Piacenza-Stradella, si vede difficilmente come risponderebbe ai due requisiti quando si avesse per base Bologna, se non è forse più giusto il dire che, in questo caso, potrebbe eventualmente essere un pericolo.

6° Le qualità tattiche delle due piazze, posto come fattore comune il sussidio dell'arte, non potrebbero essere meno buone ove il Po e l'Apennino ne formano la base, di colà ove tiene luogo del primo una pianura affatto aperta.

7° Per tutto ciò che riguarda le facilità di approvvigionamento per uomini e cavalli, la superiorità di Piacenza-Stradella è incontestata.

8° Nel periodo di preparazione della controffensiva, Piacenza-Stradella primeggia su Bologna, perchè

conserva per un tempo relativamente lungo una potenzialità ferroviaria come *sei*, mentre quella di Bologna sarebbe ridotta ad *uno*, col pericolo di perdere, appena investita, anche questo, ed essere ridotta alla sola strada della Futa.

9° Nel passaggio dalla difensiva alla controffensiva, la piazza di Piacenza-Stradella a cavallo del Po si presta a combinazioni sull'una o sull'altra riva, secondo le convenienze; combinazioni che sono assolutamente escluse dalle condizioni topografiche di quella di Bologna, donde non si potrebbe sboccare, se non che affrontando subito le sorti di una battaglia, e quelle successive del passaggio del Po col nemico in faccia.

10° Finalmente, mentre la piazza di Bologna ha geograficamente l'Italia peninsulare dietro di sè, si è quella di Piacenza-Stradella che si trova ad averla logisticamente, se è vero che ha logisticamente il paese dietro di sè quel punto che più sicuramente, più celeremente e più lungamente può trarne soccorsi in personale e materiale.

Che se in un'epoca in cui i grandi movimenti preparatorii della guerra, come quelli che la alimentano, sono fatti omai tutti col sussidio del vapore, e si faranno ancora maggiormente in avvenire, il valore strategico di un punto difensivo si debba dedurre da altro criterio che non sia quello della potenzialità ferroviaria di cui è dotato, allora, ma allora soltanto, non ho difficoltà a riconoscere che, nè questo mio scritto, nè quello che lo ha preceduto, hanno ragione di essere; avrei sognato e nulla più.

XIX.

Nella babele di idee e di opinioni che ha fatto sorgere la questione della nostra difesa territoriale, se vi ha ancora il modo di cavare un qualche costrutto, quello mi parrebbe di porre per poco in disparte tutti i punti meno salienti o più dubbiosi della discussione, e mettere in sodo quei pochissimi di capitale importanza, sui quali vi sia probabilità di raccogliere la maggioranza, chè mi guarderei bene dal dire la unanimità, dei suffragi.

Se bene mi rendo conto dello stato della pubblica opinione al riguardo, parmi che per uno di tali punti la condizione ora detta già si verifichi, e si è quello di cui ho parlato, appena incidentalmente, nel primo mio scritto, dichiarando, che non avrei speso un soldo altrove, prima che fosse messa al sicuro la Spezia, questo unico e veramente monumentale nostro stabilimento marittimo.

Col mio scritto precedente, come con questo, mi sono prefisso di mettere in sodo due altri di tali punti. Il primo si è che nelle Alpi consiste oggidì più che mai la difesa della frontiera nord-ovest dell'Italia. L'altro sarebbe che in quella veramente unica posizione, ove l'Apennino si adagia sul Po, e si riuniscono quindi i vantaggi della grande catena montagnosa che circoscrive a sud la valle Padana, con quelli della grande linea fluviale che la solca dall'ovest all'est, si trova la pietra angolare della difesa interna della valle stessa e dell'Italia tutta, quando, ben inteso, le idee da me sviluppate in proposito siano fondate sul vero.[1]

---

[1] Sono veramente lieto, prima di finire, nell'esprimere la mia compiacenza per essermi trovato nel concetto fondamentale di

Sarò riuscito? Mi resti almeno l'illusione, e quindi come conclusione di poter formulare un voto.

Fortifichiamo, e presto se è possibile, la Spezia per la Flotta; le Alpi e Piacenza-Stradella per l'Esercito. Vi ha in ciò, senza dubbio, del lavoro per parecchi anni, ed esuberantemente per i denari che per ora abbiamo; intanto le altre questioni matureranno.

Che, se dovessimo lasciare ai nostri figli, anche soli tali punti fortificati, ma come si conviene, avremo lasciato loro, con una Patria rifatta, i più validi e potenti sussidii per conservarla. Al resto penseranno loro, se mancheranno a noi il tempo, il denaro o l'accordo per compirlo.

---

questo scritto, in accordo col colonnello Veroggio del genio, che pubblicava testè un rimarchevole lavoro sull'argomento nella *Rivista militare,* ed altro ne pubblicava nello scorso anno, mentre appunto io mi trovava a Stradella e vi concretava le osservazioni che già avea avuto occasione di fare in quei luoghi, passandovi l'estate del 1863 per ragione di lavori topografici.

RIPARTO del territorio italiano in Zone di popolazione e di dislocazione militare sotto il rapporto del concentramento dell'Esercito sulla frontiera Nord-Est (1).

Zone	PROVINCIE	POPOLAZIONE	Reggimenti di Fanteria di linea	Reggimenti di Bersaglieri	Reggimenti di Cavalleria	Reggimenti di Artiglieria
A	Verona - Venezia - Vicenza - Udine - Padova - Belluno - Treviso - Rovigo	2,340,280	10	1	3	1
B	Bologna - Ancona - Ascoli Piceno - Ferrara - Forlì - Macerata - Pesaro-Ravenna - Foggia - Molise - Bari - Lecce - Chieti - Teramo	4,143,817	11	2	1	1
C	Firenze - Arezzo - Livorno - Lucca - Massa e Carrara - Pisa - Siena - Grosseto - Roma - Umbria - Aquila	3,471,994	15	2	2	2
	TOTALE delle Zone B, C	7,615,811	26	4	3	3
D *	Torino - Novara - Cuneo - Alessandria - Genova - Pavia - Piacenza - Porto Maurizio - Milano - Como - Bergamo - Sondrio - Parma - Modena - Reggio-Emilia - Cremona - Brescia - Mantova	7,761,979	23	3	10	5 **
E ***	Messina - Catania - Sassari - Trapani - Palermo - Siracusa - Girgenti - Cagliari - Caltanissetta	2,980,458	8	1	"	"
F	Napoli - Caserta - Benevento - Avellino Salerno - Potenza - Cosenza - Catanzaro - Reggio-Calabria	4,258,740	13	1	4	2
	TOTALE delle Zone D, E, F	15,001,177	44	5	14	7

ANNOTAZIONI

* Nella Zona D ha stanza il Corpo Zappatori del Genio con pressochè la metà delle Compagnie.

** Compreso un Reggimento Pontieri.

*** Non sono compresi nella Zona E dieci battaglioni di Fanteria di linea e Bersaglieri distaccati nelle isole dai reggimenti che hanno stanza nel continente.

---

(1) Questo specchio si riferisce alla pagina 17 del testo.